

**STRATEGI PENATAAN JALUR PEDESTRIAN PENGHUBUNG  
ANTAR SPOT WISATA DI KAWASAN PUSAT KOTA MANADO  
(BENTUK IMPLEMENTASI PENGELOLAAN *URBAN TOURISM*  
YANG RAMAH LINGKUNGAN)**

Oleh :

**Petra Christian**

(Dosen Program Studi Arsitektur Universitas Prisma, petrach12@gmail.com)

**Abstrak**

Pariwisata kota atau *urban tourism* merupakan salah satu bentuk wisata yang mulai banyak dikembangkan di kota-kota Indonesia, termasuk kota Manado. Dengan obsesi yang hendak menjadikan kota Manado sebagai kota destinasi wisata, berikut ditawarkan suatu bentuk implementasi pengelolaan *urban tourism* yang ramah lingkungan. Dari banyak aspek yang berkaitan dengan hal tersebut, pemberdayaan jalur pedestrian penghubung antar spot wisata di kawasan pusat kota merupakan salah satu bentuk implementasi sederhananya. Selain memiliki peranan penting dalam mendukung mobilitas wisatawan, jarak antar spot wisata di kawasan kota yang rata-rata masih dalam jangkauan berjalan kaki merupakan modal dasar dalam memberdayakan dengan menata ulang jalur pedestrian. Dengan metoda 4C sebagai kriteria dasar “*living streets movement*” serta *walkability analysis* atau analisa kelayakan/kapabilitas suatu jalur pedestrian untuk dilalui; akan dilakukan studi untuk menggali *strengths*, *weaknesses*, *opportunities*, *threats* kondisi eksisting jalur pedestrian. Melalui studi ini akan dirumuskan bentuk strategi yang terbagi dalam 4 kelompok yakni: (1) penggunaan *strength* untuk memanfaatkan peluang; (2) penanggulangan *weakness* dengan memanfaatkan peluang; (3) penggunaan *strength* untuk menghindari *threats* (4) meminimalkan *weakness* dan menghindari *threats*. Selanjutnya dengan rumusan strategi yang diperoleh, diharapkan dapat menjadi masukan bagi perumusan kebijakan secara spesifik pada penataan sistem pejalan kaki sebagai bentuk implementasi pengelolaan *urban tourism* yang ramah lingkungan.

**Kata Kunci :** Strategi penataan, Jalur pedestrian, *Urban tourism*, Manado

**I. PENDAHULUAN****Latar Belakang**

Wisata atau *Tourism* sudah merupakan salah satu *trend* yang menjadi bagian dari gaya hidup masyarakat modern. Dari berbagai bentuk apresiasi wisata dalam konteks tempat, *urban tourism* atau wisata kota termasuk bentuk wisata yang sedang menjadi trend.

Kota Manado sebagai ibukota propinsi paling utara di Indonesia, juga memiliki obsesi membangun dirinya sebagai kota wisata. Hal tersebut mulai ditujukan dengan adanya program untuk menjadikan Kota Manado sebagai kota destinasi wisata Dunia (RIPARDA Prov SULUT, 2016). Salah satu langkah kongkritnya, adalah membuka kerja sama penerbangan langsung Manado-

Tiongkok. Meski ada banyak potensi yang dapat dijadikan modal (mulai letak geografis sebagai gerbang utara nusantara, artefak kotanya sebagai bekas kota pelabuhan kolonial, hingga potensi alamnya sebagai *water front city* dengan Taman Laut Nasional Bunaken), potensi tersebut masih bersifat ‘mentah’ jika tanpa ada penataan dan pengelolaan yang baik.

Dari sejumlah konsep dengan prinsip dan pengimplimentasiannya terdapat beragam pilihan aspek yang dapat diangkat dalam mewujudkan kota yang ramah lingkungan, meskipun semuanya itu membutuhkan kesinergisan prinsip dan penerapannya secara holistik. Terkait hal tersebut, salah satu aspek yang dapat dijadikan fokus. Misalnya pada hal efisiensi energi dan pengurangan emisi

kendaraan. Hal inipun jika dijabarkan akan memiliki banyak cara atau strategi untuk mencapainya.

Untuk itu melalui penelitian yang mengfokuskan pada tujuan tersebut, akan dikemukakan pokok pendekatan pada upaya memberdayakan jalur pedestrian yang menghubungkan spot-spot wisata dipusat kota Manado, yang rata-rata jaraknya masih dalam jangkauan berjalan kaki. Selain itu pemberdayaan jalur pedestrian juga akan memberi banyak manfaat bukan hanya sebagai jalur penghubung spot wisata, tapi juga memiliki dampak secara luas bagi pembentukan kualitas lingkungan dikawasan pusat kota. Dengan sistim jalur pedestrian yang memiliki tingkat walkabilitas yang baik, akan mampu meningkatkan aktifitas berjalan kaki dan secara langsung juga akan mengurangi ketergantungan pada penggunaan kendaraan bermotor serta mengurangi emisi secara mikro dikawasan pusat kota.

### **Rumusan Masalah**

Bentuk strategi pentaaan yang seperti apa yang dibutuhkan untuk merealisasikan konsep pemberdayaan jalur pedestrian; atau bentuk strategi seperti apa yang akan digunakan sebagai titik tolak pada penyusunan panduan teknis penataannya nanti.

### **Tujuan Penelitian**

Melalui penelitian yang berupaya mengidentifikasi dan mengevaluasi tingkat walkabilitas eksisting, nantinya juga akan turut membuktikan perlunya jalur pedestrian eksisting ditata. Penataan akan menjadi tuntutan awal dalam pemberdayaan jalur

pedestrian sebagai fasilitas publik yang mendukung kota ramah lingkungan.

## **II. KAJIAN PUSTAKA**

Untuk mendefinisikan ruas jalan sebagai jalur pedestrian (*pedestrian street*) Unterman (1998) menekankan fungsi area pedestrian, yaitu "*a street where pedestrians are given precedence over automobiles and other motorized transportation*". Walaupun pejalan kaki memperoleh prioritas utama namun jalur pedestrian tidaklah perlu harus bebas kendaraan. Jalur pedestrian bisa diciptakan melalui berbagai cara seperti desain fisik atau pemberlakuan peraturan lalu lintas secara spesifik.

Sering kali upaya pembuatan jalur pedestrian dikaitkan dengan kegiatan perbelanjaan, namun Unterman (1998) menekankan bahwa pembuatan jalur pedestrian lebih didedikasikan kepada kegiatan manusia secara umum daripada semata-mata untuk kegiatan jual-beli. Namun demikian diakui pula banyak pengalaman yang mengatakan bahwa pembuatan jalur pedestrian biasanya mengakibatkan meningkatnya kegiatan perbelanjaan di sekitarnya dan mendorong terjadinya investasi baru.

Pada kawasan pusat kota, sistem pejalan kaki yang baik dapat mengurangi ketergantungan penggunaan kendaraan, dapat menaikkan permintaan perjalanan ke pusat kota, meningkatkan kualitas lingkungan dengan mempromosikan pentingnya skala manusia, membangkitkan kegiatan eceran dan akhirnya meningkatkan kualitas udara (Shirvani, 1985).

Ulterman (1998) menyatakan bahwa berjalan dapat meningkatkan sosialisasi, mempertinggi kesehatan, berperan juga sebagai rekreasi dan tidak tergantung pada pola tertentu. Berbagai kegiatan yang menyenangkan sekaligus dapat dilakukan sambil berjalan kaki, yang tidak dapat dilakukan oleh pengguna kendaraan. Rubenstein (1997) menyatakan, pejalan kaki akan dapat melakukan kegiatannya dengan nyaman bila kondisi lingkungan dan prasarananya menunjang. Lokasi untuk pejalan kaki ini akan lebih menarik bila sepanjang perjalanan terdapat sesuatu yang menyenangkan dan merangsang orang untuk melakukan pergerakan.

Untuk mencapai peyalanan yang optimal maka terdapat beberapa hal yang harus dipertimbangkan dan disesuaikan dengan lingkungan dimana fasilitas pedestrian itu diselenggarakan (Highway Capacity Manual dalam Elmanisa, 2008), yaitu: (a) Kenyamanan (*comfort*), seperti perlindungan terhadap cuaca, arkade, halte angkutan umum dan sebagainya; (b) Kejelasan (*Conspicuous*), seperti jarak berjalan, tanda-tanda petunjuk dan sebagainya, yang membuat perjalanan menjadi lebih menyenangkan. Kesesuaian (*Convenient*), yang disediakan dengan memisahkan pejalan dengan kendaraan lalu-lintas, seperti jalur hijau, pembedaan elevasi dan sebagainya ; dan (d) Keamanan/keramahan (*Convivial*). termasuk penerangan jalan, keleluasaan pandangan, serta jalur terbuka dan terkontrol

Hal tersebut juga didukung oleh Jacob (1995) dimana beberapa kualitas fisik yang wajib dipenuhi pada suatu jalur sirkulasi

pejalan kaki adalah : (a) Keamanan; tercakup di dalamnya jalur khusus untuk pedestrian yang terpisah dari jalur kendaraan, daerah hijau dan pepohonan, dimaksudkan untuk menciptakan zona aman bagi pedestrian dan memberikan kenyamanan serta keindahan serta lampu penerangan yang menerangi jalur pedestrian di malam hari; (b) Pencapaian yang mudah; arus pedestrian yang biasanya berawal dari pergantian moda transportasi, maka sebaiknya disediakan tempat penerimaan atau penyelesaian khusus untuk memudahkan pencapaian ke jalur dengan mempersingkat jarak tempuh; dan (c) Kenyamanan; lingkungan berskala manusia, pemilihan material yang sesuai dengan fungsi penggunaan jalan pedestrian, fasilitas naungan bagi pedestrian, untuk menghindari hujan dan terik matahari, penempatan sistem jaringan utilitas tidak mengganggu pedestrian dan pemandangan, penggunaan jenis material yang berbeda sesuai dengan karakteristik pergerakan pemakaiannya.

Selanjutnya penentuan kualitas kinerja dilakukan dengan memperhatikan kepekaan/sensitivitas pejalan kaki, dengan syarat-syarat sebagai berikut : Penghindaran kemungkinan pejalan kaki berbenturan fisik dengan kendaraan bermotor; Pencukupan kapasitas dan ukuran sehingga terhindarkan kontak fisik dengan pejalan kaki lain; Peniadaan jebakan-jebakan seperti lubang-lubang berbahaya; Mempunyai lintasan langsung dengan jarak tempuh terpendek; Menerus, dengan peniadaan rintangan; Perataan permukaan jalan, peniadaan naik turun dan pelandaian kemiringan; Penyediaan fasilitas pelengkap seperti bangku-bangku

untuk melepas lelah, lampu-lampu penerangan dan sebagainya; Perlindungan dari panas, hujan dan angin; Perlindungan dari polusi udara dan suara; serta Penghindaran kesempatan bagi orang untuk melakukan tindak kriminal (Syarifidiana dalam Elmanisa, 2008). Jika kriteria tersebut terpenuhi maka fasilitas pedestrian yang bersangkutan dapat dikatakan memiliki tingkat walkabilitas dan pelayanan yang tinggi.

### **III. METODOLOGI PENELITIAN**

Melalui penelitian dengan paradigma positivistik atau pendekatan yang bertitik tolak dari suatu kondisi obyek yang spesifik dan menekankan pada penggunaan aspek-aspek empiris yang diamati (Maleong, 1998), akan dirumuskan bentuk strategi penataan jalur pedestrian penghubung antar spot wisata di pusat Kota Manado. Secara umum metoda yang akan dipakai dalam penelitian ini adalah menggunakan metoda evaluasi (Jones, 1992).

Metode evaluasi menurut Jones (1992), adalah teknik analisa yang dilakukan dengan menggunakan kriteria seleksi. Kriteria seleksi itu sendiri terdiri dari parameter atau indikator yang didasarkan pada teori maupun standart yang sudah ada. Metode analisa ini terbagi atas dua tahapan, yaitu proses identifikasi dan proses evaluasi.

Untuk teknik analisa akan menggunakan walkability analysis dengan sistim audit atau evaluasi secara kualitatif terhadap kondisi yang ada sekarang. Adapun analisa walkability merupakan tahapan mengurai, mengaudit serta mengevaluasi elemen-elemen fisik pada jalur pedestrian, meliputi jenis

material penutup, elevasi terhadap muka jalan dan kelengkapan elemen penunjang hingga intensitas penggunaannya. Selain aspek fisik akan dilakukan juga analisa terhadap persepsi responden sebagai pengguna jalur pedestrian. (*Walkability Study at Glenferrie Precinct*, 2008)

Pada analisa studi tersebut digunakan kriteria seleksi 4C yang didasarkan pada "*Living Streets Movement*" atau pergerakan aktifitas di jalanan. Studi yang menggunakan metoda 4C ini dilakukan dengan bantuan observasi langsung pada setiap ruas jalur pedestrian, melakukan dokumentasi fotografi dan mengumpulkan persepsi pengguna jalan terkait empat kriteria aspek, berikut 4 kriterianya :

a. Apakah rute tersebut jelas ?

(*Conspicuous*) Sejauh mana rute pedestrian sebagai ruang publik mengundang bagi pejalan kaki, mudah dilalui dan tidak membingungkan.

Standart : Tingkat kualitas yang baik dari *signage*, pencahayaan, visibilitas dan sistim marka yang sesuai dan informatif.

b. Apakah rute tersebut Nyaman ?

(*Comfortable*) Sejauh mana jalur pedestrian dapat diwadahi kegiatan berjalan kaki dengan nyaman dan menyenangkan..

Standart : Kualitas dan pemeliharaan yang baik, keteduhan, lebar jalur pedestrian yang sesuai, lansekap dan arsitektur yang menarik, , tempat-tempat istirahat sementara serta kelengkapan perabot penunjang.

c. Apakah rute tersebut sesuai /cocok?

(*Convenient*) Sejauh mana jalur pedestrian tersebut memiliki kesesuaian dengan

standart kenyamanan dan keamanan serta tingkat efisiensi dari segi (waktu, biaya dan space) dibanding jenis transportasi lainnya

Standart : Jaminan keamanan dan perlindungan bagi pejalan kaki serta pertimbangan panjang rute atau jarak tempuh efektif dalam berjalan kaki (max. 600 meter)

- d. Apakah rute tersebut Ramah ?  
(*Convivial*) Sejauh mana jalur pedestrian tersebut ramah, tidak menimbulkan perasaan was-was serta dapat menunjang interaksi pejalan kaki dengan lingkungan

buatan maupun yang alami, serta dengan orang lain

Standart : Rute pejalan kaki yang ramah dan menarik, sebagaimana yang diharapkan oleh pejalan kaki tersebut dan pengawasan/kontrol pada sepanjang rute pedestrian

#### IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan lingkup penelitian ini, hal yang dilakukan pertama adalah mengidentifikasi sistim jalur pedestrian eksisting. Berikut adalah gambar sistim jalur pedestrian dikawasan pusat kota Manado dan jalur yang menghubungkan spot wisatanya.



Gambar 1  
Sistem Jalur Pedestrian di Kawasan Pusat Kota Manado

Tabel 1  
Kondisi Jalur-Jalur Pedestrian di Kawasan Pusat Kota Manado

| Nama Jalan   | Lbr (m) | Jenis Penutup lantai          | Intensitas Penggunaan       |
|--|---------|-------------------------------|-----------------------------|
| Sarapung   | 1,8     | Ubin alur berwarna            | Sedang<br>(654org/ hari *)  |
| <b>Kondisi fisik :</b> Terdapat beberapa kerusakan di beberapa titik, ubin yang lepas. Elevasi terhadap permukaan jalan <10 cm |         |                               |                             |
| Dotulolong Lasut   | 1,6     | Keramik alur, batu alam pipih | Tinggi<br>(1683 org/ hari*) |

|  |     |                               |                             |
|--|-----|-------------------------------|-----------------------------|
| <b>Kondisi fisik :</b> Kerusakan sebagian besar pada segmen yang menggunakan batu alam, sebagian besar lepas. Elevasi terhadap muka jalan 15-20 cm |     |                               |                             |
| Walanda Maramis  | 2   | c, batu alam pipih            | Tinggi<br>(2435 org/ hari*) |
| <b>Kondisi fisik :</b> Kondisi Baik. Elevasi terhadap muka jalan 15-30 cm  |     |                               |                             |
| Dr. Sutomo   | 1,6 | Keramik alur                  | Rendah<br>(168 org/ hari*)  |
| <b>Kondisi fisik :</b> Kerusakan pada berupa paving yang lepas, atau hancur, atau yang amblas(turun). Elevasi terhadap muka jalan <15 cm           |     |                               |                             |
| Sisingamangaraja   | 1,5 | Ubin plint alur berwarna      | Sedang<br>( 782 org/ hari*) |
| <b>Kondisi fisik :</b> Terdapat beberapa kerusakan di beberapa titik, ubin yang lepas. Elevasi terhadap permukaan jalan 10-20 cm                   |     |                               |                             |
| Sudirman   | 1,2 | Keramik alur, batu alam pipih | Rendah(326 org/ hari *)     |
| <b>Kondisi fisik :</b> Kerusakan pada berupa paving dan batu alam yang lepas atau hancur. Elevasi dari muka jalan 15-30 cm                         |     |                               |                             |
| MT. Haryono  | 1,1 | Keramik alur, batu alam pipih | Sedang (883 org/ hari *)    |
| <b>Kondisi fisik :</b> Terdapat beberapa kerusakan di beberapa titik, ubin yang lepas. Elevasi terhadap permukaan jalan <15 cm                     |     |                               |                             |
| Panjaitan  | 0,9 | Keramik alur, batu alam pipih | Tinggi<br>(1322 org/ hari*) |
| <b>Kondisi fisik :</b> Terdapat beberapa kerusakan di beberapa titik, ubin yang lepas , Elevasi dari permukaan jalan 15- 20 cm                     |     |                               |                             |
| S. Parman  | 1   | Keramik alur, batu alam pipih | Sedang (674 org/ hari *)    |
| <b>Kondisi fisik :</b> Terdapat beberapa kerusakan di beberapa titik, ubin yang lepas. Elevasi terhadap permukaan jalan 20-30 cm                   |     |                               |                             |

\*) rata-rata dengan 8 jam pengamatan



Gambar 2

Gambaran kondisi umum dari 9 rute pedestrian : (1) Sarapung, (2) Dotulolong Lasut, (3) Walanda Maramis, (4) Dr.Sutomo, (5) Sisingamangaraja, (6) Sudirman, (7) M.T. Haryono, (8) Panjaitan dan (9) S. Parman

Berikut adalah analisa deskriptif terkait aspek walkabilitas jalur pedestrian:

**a. Conspicuous (Kejelasan)**

Untuk aspek kejelasan rute ini telah cukup menarik perhatian dan memiliki karakteristik yang dapat dipahami dan diingat. (*ruas.1,2,3,5 &6*) Permasalahan pada beberapa ruas adalah pada kurangnya sistim marka atau petunjuk yang memadai. Hal tersebut dapat ditangani dengan penyediaan elemen penanda/petunjuk dan sistim marka untuk memperjelas teritori dan memberi informasi bagi pejalan kaki, terutama bagi wisatawan yang masih belum mengenal jalur (*ruas.4,7,8, &9*). Selain itu kejelasan dapat diwujudkan dengan mengspesifikasikan pola, jenis dan warna material lantai jalur pedestrian. Papan Informasi, dengan dilengkapi peta rute pada titik penting juga dibutuhkan membantu kejelasan rute. Hasil rata-rata dari 9 rute adalah : 50,5% responden berpendapat positif, 45,4% berpendapat negatif dan 4,1% netral atau sedang.

**b. Comfortable (Kenyamanan)**

Sebagian ruas pedestrian ini sudah cukup terindangi dengan pepohonan atau canopi dan kantilever bangunan, (*ruas. 1,2&3*) Kerindangan menjadi syarat mutlak guna mendukung aktifitas berjalan kaki di daerah tropis. Terdapat pula penerangan jalan yang cukup, dan halte/ dengan bangku sebagai tempat beristirahat sejenak. Kekurangannya sebagian besar terletak pada elevasi terhadap muka jalan yang rendah dan undakan-undakan antara akses masuk pada kavling bangunan sepanjang rute ini dan jalur pedestrian

selebihnya. Hal tersebut dapat ditangani dengan penyesuaian kembali dan penyeragaman elevasi (*ruas. 3,8,7&9*). Pada bagian yang belum cukup rindang ditambahkan pohon penedung dengan jenis dan karakteristik yang disesuaikan. Aplikasi material penutup jalur yang tepat juga mendukung kenyamanan berjalan kaki, material disarankan tidak licin jika disaat hujan, permukaan yang rata sehingga tidak menimbulkan genangan air. Hasil rata-rata dari 9 rute adalah : 41,4% responden berpendapat positif, 58,1% berpendapat negatif dan 0,6% netral atau sedang

**c. Convenient (Kesesuaian)**

Untuk aspek kesesuaian ,pada sebagian besar rute ini masih memiliki tingkat kesesuaian yang rendah terutama keamanan pejalan kaki terhadap bahaya terserempet kendaraan bermotor akibat elevasi yang kurang dan tidak adanya barier yang melindungi. (*ruas.4&5*) Pada beberapa persimpangan tidak tersedia marka penyeberangan dengan mempertimbangkan keamanan pejalan kaki yang melintas. Untuk mengatasinya dapat dilakukan penyesuaian elevasi dengan menambah ketinggian atau membuat barrier berupa pulau jalan di bagian tepi yang memisahkan jalur jalan dan jalur pedestrian. Dibuatkan pula lintasan penyeberangan yang dilengkapi marka dengan mempertimbangkan keselamatan pejalan kaki (menaikan elevasi lintasan penyeberangan). Pada beberapa ruas terdapat kurang-sesuaian aplikasi material penutup jalur, misalnya keramik yang licin atau batu alam pipih,

yang permukaan dan cara pemasangannya tidak rata. (*ruas.4,5&9*). Hasil rata-rata dari 9 rute adalah : 38,3% responden berpendapat positif, 54,4% berpendapat negatif dan 7,4% netral atau sedang

**d. Convivial (Keramahan)**

Dari kondisi eksisting yang teramati, aspek keramahan pada sebagian besar jalur ini tergolong masih rata-rata. Hal ini juga terkait dengan kondisi keamanan dirute ini yang masih perlu disesuaikan. Pada malam hari penerangan jalan sebagian terhalangi oleh pepohonan sehingga pada beberapa segmen jalur pedestrian menjadi kurang terang dan mengakibatkan perasaan was-was bagi pejalan kaki. Sama halnya dengan beberapa alternatif penanganan yang dibahas pada bagian sebelumnya, pada jalur ini memerlukan penyesuaian elevasi dan penambahan penerangan maupun pemangkasan dahan pohon yang menghalangi penerangan. (*ruas 1&5*). Pada beberapa jalur dengan tingkat intensitas yang tinggi serta lebar jalur yang terbatas juga menimbulkan kekurang-ramahan dari segi privasi space ruang gerak perorangan. (orang berdempet-dempet, rawan terhadap acaman copet, dsj) (*ruas 2&3*). Hasil rata-rata dari 9 rute adalah : 40,9% responden berpendapat positif, 52,3% berpendapat negatif dan 6,8% netral atau sedang.

Berikut adalah faktor-faktor yang teidentifikasi dari penilaian/audit tingkat walkabilitas eksisting pada 9 rute penghubung spot wisata dipusat kota Manado.

- **Strengths (S):** Lebar yang sudah mencukupi pada beberapa ruas dan segmen; Kerindangan pepohonan yang cukup di

beberapa ruas/segmen maupun peneduhan lewat bangunan dan kanopinya; Tingkatan kejelasan jalur yang relatif cukup familier dan mudah dipahami/diingat karena karakteristik tertentu; Konstruksi jalur yang sudah memadai di beberapa ruas maupun segmen; Intensitas kendaraan yang relatif sedang sehingga dapat lebih menunjang kenyamanan dan ketenangan berjalan kaki pada beberapa ruas; Intensitas jalur yang ramai dengan aktifitas perdagangan yang menjadikan rute ini 'hidup'; Pemandangan yang bervariasi dari dinamika aktifitas pertokoan yang tidak menjemukan; Memiliki akses dari beberapa hotel/penginapan penting di pusat kota; dan Keramahan jalur yang memadai akibat penerangan yang cukup dan space yang sesuai.

- **Weaknesses (W):** Elevasi permukaan jalur yang tidak sama; Jenis material penutup yang kurang sesuai; Perabot jalan yang masih kurang dari sisi sebaran (kuantitas) dan kualitasnya; Keteduhan baik dari elemen vegetasi maupun elemen buatan yang masih kurang dan belum merata; Lebar space dan intensitas penggunaan yang kurang seimbang; Kerusakan material penutup lantai jalur; Penerangan malam hari yang minim pada beberapa segmen; Sistem penanda yang minim dan kurang informatif; serta Tidak ada barier pemisah dengan jalur kendaraan

- **Opportunities (O):** Tingkatan walkabilitas jalur eksisting yang relatif sudah mencukupi pada beberapa ruas; Peran dan fungsi jalur yang penting (vitalitas jalur yang tinggi); Kondisi fisik dan kelengkapan pendukung



yang sudah cukup representatif pada beberapa segmen jalur (diseputaran TKB, klenteng, sarapung); Rute ini merupakan terusan akses lingkaran (border), yang menjadi pilihan alternatif pencapaian antar spot; Merupakan jalur yang menjadi sumbu/axis terhadap Bangunan kunci/spot wisata tertentu, sehingga memberi kesan visual yang menarik dari pengamatan frontal

- **Threats (T):** Kenyamanan yang kurang tercapai karena faktor fisik jalur; Ketidaksesuaian aspek fisik akibat faktor keamanan pejalan kaki dari lalu lintas kendaraan; Ketidakramahan akibat tingginya intensitas yang tidak diimbangi oleh space pergerakan yang cukup; Kenyamanan, kesesuaian, kejelasan dan keramahan jalur yang masih rendah yang menyebabkan degradasi kualitas visual yang mengancam vitalitas rute; Walkabilitas yang rendah pada semua aspek yang menyebabkan image dan keinginan pejalan kaki untuk melalui rute tersebut.

Berdasarkan rumusan SWOT yang dikembangkan dari hasil analisis walkabilitas selanjutnya dapat dirumuskan bentuk strategi penataannya. Rumusan strategi akan dikelompokkan menjadi 4 yakni berdasarkan bentuk strategi penggunaan *strength* untuk memanfaatkan peluang SO; Strategi penanggulangan *weakness* dengan memanfaatkan peluang (WO); Strategi penggunaan *strength* untuk menghindari *threats* (ST); dan Strategi meminimalkan *weakness* dan menghindari *threats* (WT). Berikut bentuk strategi penataan pada 9 jalur pedestrian penghubung spot wisata dipusat kota Manado :

- **Strategi SO**

- Optimalisasi kondisi yang sudah memadai serta memperkuat/ meningkatkan kejelasan dan keramahan jalur dengan penyesuaian pada faktor kelebihan (S) jalur eksisting.
- Optimalisasi kondisi yang sudah memadai dengan mengangkat aspek kejelasan, kenyamanan maupun kesesuaian untuk mendukung peran eksistingnya yang vital
- Menjadikan jalur sebagai alternatif pencapaian dengan kelebihan pada vitalitas dan dinamika aktifitas dengan variasi visual
- Menjadikan jalur sebagai rute alternatif pencapaian antar spot dengan kelebihan pada privasi, kejelasan dan keramahannya.

- **Strategi WO**

- Penyesuaian elevasi, jenis material, perabot jalan, keteduhan/vegetasi dan penerangan untuk mendukung aspek kejelasan dan keramahan yang sudah terbentuk.
- Pemerataan kualitas jalur guna mendukung perannya yang sama dengan penyesuaian aspek konstruksi jalur, keteduhan, penerangan dan kelengkapan perabot pendukung.
- Penyesuaian berdasarkan kebutuhan dan tuntutan vitalitas fungsi dengan perbaikan/peningkatan lebar space, unsur vegetasi peneduh dan elevasi permukaan jalur.
- Perbaikan/penyesuaian elevasi, material penutup lantai, lebar jalur dan *signance* untuk mendukung fungsinya sebagai terusan rute alternatif

• **Strategi ST**

- Penyesuaian dengan mengoptimalkan kelebihan untuk mengurangi ketidakramahan dan kurang-sesuaian dengan prioritas ekstensi space dan pertimbangan faktor keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.
- Menjadikan ruang gerak yang lapang dan privat sebagai landasan dalam perbaikan/penyesuaian walkabilitas jalur
- Menjadikan variasi pemandangan, dinamika aktifitas, privasi, aksesibilitas serta keramahan jalur sebagai landasan dalam penyesuaian/ perbaikan walkabilitas
- Perbaikan menyeluruh yang disesuaikan pada urgensi kebutuhan dan vitalitasnya sebagai jalur penghubung ke kawasan pelayanan publik atau axis jalur terhadap suatu *landmark* (mis. Pelabuhan dan klenteng)

• **Strategi WT**

- Perbaikan dan penyesuaian kelemahan dengan acuan pada penanganan fokus/prioritas masalah ketidaknyamanan dan kurang-sesuaian
- Meminimalkan kekurangan pada jalur dengan perbaikan dan penyesuaian kelemahan berdasarkan pertimbangan menghindari ketidakseimbangan *space* dan ketidakamanan pejalan kaki
- Perbaikan dan penyesuaian aspek fisik seperti konstruksi, elevasi, keteduhan, penerangan dan signage dan sebagainya untuk meminimalkan *threats*

**V. KESIMPULAN DAN SARAN**

Penataan jalur pedestrian merupakan upaya awal yang harus dipenuhi dalam

memberdayakan jalur pedestrian secara lebih optimal. Dengan adanya perbaikan dan peningkatan walkabilitas jalur pedestrian eksisting, maka akan turut mendukung pertimbangan orang memilih untuk berjalan kaki. Hal tersebut juga turut menjangkit apresiasi; berjalan kaki untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor dalam melakukan pergerakan, khususnya pada jarak yang sebenarnya dapat ditempuh dengan berjalan kaki.

Dengan demikian perwujudan jalur pedestrian untuk wisatawan maupun masyarakat secara umum, dapat digolongkan sebagai bentuk spesifik dari implementasi pengelolaan *urban tourism* yang ramah lingkungan. Korelasinya adalah pada penghematan energi bahan bakar kendaraan pengurangan emisi, serta aspek-aspek lainnya.

Rumusan strategi ini masih bersifat normatif dan perlu dijabarkan lagi secara lebih teknis, misalnya dalam bentuk panduan atau *guidelines* yang lebih aplikatif. Rumusan strategi ini dapat juga dipertimbangkan sebagai masukan atau landasan dalam menyusun panduan penataan jalur pedestrian dikawasan pusat kota Manado, secara lebih spesifik.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Elmanisa, A.M., 2008, *Strategi penataan fasilitas Pedestrian (Studi Kasus Kota Bandung)*. Tugas Akhir Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, ITB, Bandung.
- Grant, J. A. & Associates, 2008, *Glenferrie Road Precinct : Final Report of walkability study*. Diakses dari <http://boroondara.vic.gov.au/freestyler/files/Glenferrie-Road-Precinct-Walkability-Study-12-08.pdf>.

- 
- Jacobs, A.B., 2005, *Great Streets*, The M.I.T. Press, Cambridge, Massachusetts.
- Jones, J. Chris., 1992, *Design Method*, NVR, New York.
- Moleong, L.J., 1998, *Metode Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya, Bandung,
- Rubenstein, H.M., 2010, *Guide to Site and Environmental Planning*, dalam versi bahasa Indonesia diterjemahkan oleh Ir. Sugeng Gunadi, Utama Press, Surabaya.
- Shirvani, H., 1985, *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Ullertman, R.K., 1998, *Accommodating The Pedestrian Adapting Town & Neighborhood for Planning & Bicycling*, Van Nostrand Reinhold Company, Washington.